



20. TRANSPORTES Y TRÁFICO

20.1 CAPÍTULO 01. XII. URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE	2
01.XII.2.3 Transportes, movilidad y tráfico	2
01.XII.2.3.1 Transportes y movilidad	2
01.XII.2.3.2 Sanciones de tráfico	9
01.XII.2.3.2.1 Expedientes sancionadores abiertos por denuncias de la Guardia Civil	9
01.XII.2.3.2.2 Dilación en la tramitación de expedientes de recursos en vía ejecutiva	11
01.XII.3 Actuaciones de oficio. Colaboración de las Administraciones y Resoluciones	13
01.XII.3.1 Actuaciones de oficio	13
01.XII.3.2 Resoluciones	14
20.2 CAPÍTULO 03. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS	15
03.1 De las quejas remitidas a otras instituciones similares	15
03.1.2 Urbanismo, Obras Públicas y Transportes	15
03.2 De las quejas rechazadas y sus causas	15
03.2.3 No irregularidad	15
03.2.11 Desistimiento	16
20.3 TRANSPORTES Y TRÁFICO EN OTRAS ÁREAS TEMÁTICAS	17
CAPÍTULO 1. IV EDUCACIÓN	17
01.IV.1.6 Servicios educativos complementarios	17
CAPÍTULO 1. VI IGUALDAD DE GÉNERO	17
01.VI.2.2 Perspectiva de género y movilidad urbana	17
CAPÍTULO 1. VIII MEDIO AMBIENTE	20
01.VIII.2.1.2 Otros emisores acústicos que generan contaminación	20
01.VIII.2.6 Medio ambiente urbano	20
CAPÍTULO 1. XII URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS	22
01.XII.2.2.1 Obras públicas	22



20.1 CAPÍTULO 01. XII URBANISMO, OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE

01.XII.2.3 Transportes, movilidad y tráfico.

Sin lugar a dudas, el mayor protagonismo en nuestras actuaciones en este ámbito corresponde a las que se presentan con motivo de la imposición de sanciones de tráfico. A ellas dedicaremos un comentario posteriormente, pero cada vez están tomando un mayor protagonismo los problemas de movilidad que se están generando en nuestras ciudades, derivados de la imposibilidad de asumir y mantener el actual modelo de uso del vehículo privado a motor.

Ello no sólo por problemas de saturación de tráfico en nuestras vías, que las convierten en un modo de transporte ineficaz, sino porque tal y como ya hemos comentado en la parte correspondiente de este Informe Anual, sus efectos contaminantes de la atmósfera y la importante contaminación acústica que genera lo hacen completamente insostenible.

Todo esto ha motivado que hayamos iniciado distintas quejas de oficio en las que el objeto es, unas veces, que se pongan en marcha infraestructuras alternativas al vehículo motorizado, privado y de otro tipo; más excepcionalmente a que en tanto no existan alternativas, se reflexione sobre en qué supuestos una limitación absoluta de aparcar puede acrecentar problemas para los usuarios.

En definitiva, apostamos decididamente por la peatonalización, el transporte colectivo, la bicicleta y la limitación del vehículo privado, junto a medidas complementarias como la reducción de velocidad en diversas calles, restricciones al aparcamiento en distintos lugares, evitar la construcción de aparcamientos cuando pueden tener un “efecto llamada” en zonas saturadas, etc.

Ahora bien, cuando no hay alternativa, cuando esas infraestructuras no están construidas o en funcionamiento, es preciso tener precaución y proporcionalidad a la hora de limitar o cerrar zonas de aparcamiento, pues se pueden crear graves problemas en las necesidades de transporte y movilidad de la ciudadanía. En definitiva, planificación, coherencia y proporcionalidad, junto al realismo y el consenso, son pautas que deben estar muy presentes a la hora de diseñar los planes de movilidad si queremos apostar, al mismo tiempo, por un modelo más sostenible y que tenga el respaldo de la ciudadanía.

01.XII.2.3.1 Transportes y movilidad

La [queja 13/3022](#) la abrimos de oficio tras tener conocimiento de la clausura de unos 2.500 aparcamientos en superficie en la Isla de la Cartuja, lo que vendría a agravar el problema de estacionamiento de los que allí desempeñan tareas laborales o de estudios. Tras recibir los distintos informes, tanto del Servicio de Proyectos y Obras del Departamento de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla, como de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda y de EPSA (actualmente AVRA), que era la responsable de los solares que se venían utilizando como aparcamiento, se evidenció que existían distintos proyectos o criterios para ordenar el tráfico en la Isla de la Cartuja, que se daban graves problemas de



movilidad, que previsiblemente se verían agravados con la entrada en funcionamiento de los servicios adscritos a la Torre Pelli.

Esta realidad exigía, a nuestro juicio, la necesidad de propiciar a la mayor brevedad posible una ordenación del estacionamiento y un plan de movilidad que diera una respuesta global (tráfico general de la ciudad), local (movilidad y estacionamiento en la zona) y sostenible a la demanda que, en tal sentido, se estaba produciendo. Cabía tener presente que el artículo 103 CE determina que la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con, entre otros, el principio de coordinación, y con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

En línea con el precepto constitucional citado, el artículo 3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, establece en su apartado 1 que las Administraciones públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con, entre otros principios, el de coordinación, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho. Por su parte, el artículo 44 del Estatuto de Autonomía para Andalucía dispone que todas las actuaciones de las Administraciones andaluzas en materia competencial se regirán, entre otros, por el principio de coordinación entre las Administraciones responsables.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla y a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, **Sugerencia** de que, sin perjuicio de la incontestable competencia que corresponde al Ayuntamiento en materia de ordenación del tráfico, a la mayor brevedad posible se llevaran a cabo las gestiones que se estimen necesarias a fin de que se mantenga una reunión entre las distintas partes interesadas con objeto de buscar, de acuerdo con los principios estatutarios de responsabilidad, lealtad institucional, coordinación y buena administración, una solución al grave problema de movilidad sostenible que afecta al Parque Tecnológico.

Tras la resolución formulada al Ayuntamiento de Sevilla y a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, entendimos que, en ambos casos, se había aceptado nuestra resolución por lo que nos dirigimos nuevamente a ambas instancias administrativas interesando que -como quiera que el objeto de este expediente de queja, amen de demandar una adecuada ordenación y utilización de las bolsas de aparcamientos existentes en el Parque Tecnológico de la Isla de la Cartuja, pretendía asimismo la adopción de políticas eficaces de planificación en materia de movilidad sostenible en la zona en el marco de un Plan Global de Movilidad Sostenible que suscriban todas las Instituciones afectadas- si se confirma el inicial consenso alcanzado, se nos mantuviera informados de la ratificación por las distintas partes del borrador de Acuerdo y, en definitiva, de la ejecución de las propuestas que contempla.

De la última respuesta que recibimos de ambas administraciones se desprende que, aunque se ha procedido a abrir las "bolsas" de aparcamiento de la Isla de la Cartuja, no se ha firmado el protocolo elaborado ni, en definitiva, se ha llegado a un acuerdo sobre el establecimiento de un modelo de movilidad que dé respuesta a las necesidades de la ciudadanía que, por distintos motivos, tiene que acceder a esta zona de la Ciudad. Necesidades y demandas que, en un futuro muy cercano, van a tener una mayor entidad con motivo de la apertura de nuevos edificios e instalaciones, entre los que cabe destacar, una vez más, la denominada Torre Pelli.

Ello nos permitía concluir que, por muy motivadas que, a juicio de ambas administraciones, puedan estar las razones que aduzcan para no llegar a una fórmula de consenso que permita dar respuesta a tales necesidades, carece de justificación alguna que unas administraciones que -conforme al artículo 103.1 de la Constitución deben servir con objetividad los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios de eficacia y de coordinación y que, según el artículo 133 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, deben, asimismo, además de observar tales principios, tener presentes en sus actuaciones los principios de eficiencia, lealtad institucional, buena fe y proximidad a los ciudadanos- no hayan sido capaces de encontrar una fórmula de consenso que garantice un modelo de movilidad sostenible y eficiente en un suelo de tanta relevancia como el de la Isla de la Cartuja.



Por tanto, al estimar que, solo muy parcialmente, la Sugerencia formulada había sido aceptada (la puesta en servicio de las bolsas de aparcamiento es una medida claramente insuficiente) y que, además, no se está velando por los intereses generales de la ciudadanía adecuadamente, al mantenerse posiciones encontradas que no permiten dar una solución al grave problema de movilidad existente en la Isla de la Cartuja y el que se va a crear en su entorno, damos cuenta de todo ello en este Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En cierta medida y relacionada con esta cuestión, iniciamos de oficio la tramitación de la [queja 13/4344](#) para verificar que los problemas que nos temíamos se podían generar al haberse otorgado una licencia de obra para la construcción de la Torre Pelli sin tener garantizada la ejecución de las infraestructuras de transporte colectivo previstas en el PGOU y que habían dado lugar a un posicionamiento de la Institución hacía ya unos años, efectivamente se podían presentar. Ello por cuanto estaba prevista su terminación en un breve plazo y tales infraestructuras no estaban ejecutadas.

En este contexto, el Defensor del Pueblo Andaluz formuló a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla [Sugerencia](#) en el sentido de que, sin perjuicio, de las competencias en el ámbito de la movilidad que, preceptivamente, corresponden a ese Ayuntamiento y que como tales debe asumirlas de acuerdo con la legislación de régimen local y de seguridad vial, cuyo ejercicio es irrenunciable, dado el coste y titularidad de las infraestructuras que debían de estar ejecutadas o en curso de ejecución y que ni siquiera cuentan con proyecto aprobado, se intensificaran los contactos con la Consejería de Fomento y Vivienda y ADIF a fin de interesarse sobre los compromisos que, en relación con las mismas, estarían dispuestos a asumir y el plazo en el que, en su caso, se ejecutarían las obras.

Para el supuesto de que, por motivos conocidos, en la actualidad no pudieran construirse las citadas infraestructuras en los términos previstos, comprometidos e, incluso entendemos, algunas de ellas, contempladas en el PGOU de Sevilla (aprobado en su día, además de por el Ayuntamiento, con carácter definitivo por la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes), consideramos que se debían buscar, basándose en el acuerdo y entendimiento entre Administraciones y en el marco de la legalidad, alternativas que, en coherencia con el objetivo de sostenibilidad, dieran una respuesta eficiente, en términos de movilidad, que permita reducir al máximo los efectos que el otorgamiento de la licencia de primera ocupación a la Torre Pelli va a provocar en la ciudad de Sevilla y en su entorno.

En todo caso, era preciso evitar que se originaran problemas que obligaran a la ciudadanía a tener que soportar las consecuencias de la licencia otorgada por el Ayuntamiento, sin que las Administraciones correspondientes asumieran los compromisos adquiridos de dotación de las infraestructuras previstas para impedir aquellos.

De esta resolución también dimos traslado a la Consejería de Fomento y Vivienda y a ADIF para su conocimiento, de los que sólo recibimos la siguiente respuesta de ADIF:

"Dando respuesta al apartado de "Sugerencia", contenido en la Resolución remitida por esa Defensoría a la Corporación Municipal de Sevilla sobre los hechos objeto de la presente queja y cuyo contenido ha sido notificado a ADIF a fin de que por esta Entidad se expongan las cuestiones que afecten a su ámbito de competencia, le informo que la Línea de Cercanías C-2 Sevilla-La Cartuja se encuentra en servicio desde el mes de diciembre de 2011, habiéndose duplicado la vía para ancho convencional y construido la nueva Estación de San Jerónimo, así como los edificios de viajeros en las Estaciones Estadio Olímpico y La Cartuja.

Asimismo, le indico que se han iniciado los trámites para la licitación de un Estudio de viabilidad para la prolongación de la citada Línea C-2 hasta Blas Infante, lo que supondrá la llegada de transporte de Cercanías hasta el barrio de Los Remedios, donde conectaría con la Estación de Metro del mismo nombre".

Es decir, respecto a esta infraestructura, cuya ejecución es de competencia estatal, lo único que se había hecho hasta este momento era iniciar los trámites para la licitación de un estudio de viabilidad. Aún en el supuesto de que todo el procedimiento se tramitara con carácter urgente y concluyera con su ejecución, no era posible que las obras precisas se pudieran llevar a cabo a corto plazo y por supuesto, en ningún caso, antes de la fecha de entrada en funcionamiento de las instalaciones y servicios de la Torre Pelli.



En cuanto a la respuesta del Ayuntamiento, del informe del Director General de Movilidad resultaba, como conclusión final y citando textualmente, que *"El futuro de la isla se acerca muy complejo teniendo en cuenta los planes previstos para ella. La edificabilidad y el crecimiento de la demanda descritos en el PGOU avanzan lentos pero sin pausa, mientras los planes de mejora de la movilidad que debieran estar basados en el transporte colectivo están paralizados, planes que la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía tiene la llave para su activación"*.

A la vista de ello y en tanto que no dispongamos de otra información que lo desmienta, los pronósticos en torno al posible problema de movilidad que se puede generar tras la entrada en funcionamiento de los servicios e instalaciones de la Torre Pelli, se van a cumplir inexorablemente. Y ello, por cuanto ADIF no va a tener ejecutadas las infraestructuras antes citada, ni tampoco la Consejería de Fomento y Vivienda había anunciado la ejecución de las infraestructuras de transportes inicialmente previstas.

Pese a ello, es lo cierto que, en su día, el Ayuntamiento de Sevilla, sin tener garantizada la ejecución de estas infraestructuras, procedió a la concesión de la licencia de obras que suponía el inicio de esta edificación, que tantos problemas de movilidad puede generar. Parece difícil justificar ante la ciudadanía esta precipitada decisión que ha llevado a que, -pese a la proliferación de normas sobre ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, tráfico y transportes, así como pese a la vigencia de un Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en su día tanto por el Ayuntamiento como por la, entonces, Consejería de Obras Públicas y Transportes y pese a la asunción de diferentes compromisos para la ejecución de sus previsiones por parte de las distintas Administraciones Públicas- unos meses antes de que se termine la edificación de la denominada Torre Pelli, nos encontremos en esta situación.

Desde luego, parece cuestionable que el problema generado se pueda salvar por el hecho de que, formalmente, se apruebe un "Plan de Movilidad" si éste no es suficiente para garantizar la funcionalidad y movilidad sostenible del transporte en la Isla de la Cartuja y en sus conexiones con el resto de la ciudad.

Por ello, concluimos, que no es posible considerar que nuestra sugerencia hubiera sido aceptada, pues no se aprecian medidas efectivas para garantizar a la ciudadanía que se va a poder dar una respuesta eficiente, en términos de movilidad sostenible, a los problemas de transporte y tráfico que se van a crear por los motivos ya aludidos, por lo que procedimos a incluir la queja en este Informe Anual, comunicando a todos las Administraciones afectadas, que esperábamos que si finalmente, se generan problemas de movilidad y que tendrá que soportar, la ciudadanía, se asuman y exijan las responsabilidades al no adoptar en su momento las medidas necesarias para impedirlo.

También debemos mantener una actitud crítica, pero en este caso motivada por el extraordinario gasto que han generado y la nula utilidad que han ofrecido, hasta ahora, las infraestructuras de los tranvías de Vélez-Málaga, Jaén y el actual en construcción, pero no terminado, de Alcalá de Guadaíra. Las distintas actuaciones de oficio que hemos iniciado por estas infraestructuras ([queja 13/1705](#), sobre el tranvía de Jaén, [queja 13/2152](#), referente al tranvía de Vélez-Málaga y [queja 13/2983](#), del tranvía de Alcalá de Guadaíra), con el objetivo de rentabilizar socialmente estas infraestructuras no han tenido resultado. Desde luego, actuaciones de esta naturaleza, como ya hemos manifestado en otras ocasiones, no ayudan a mejorar la visión que la sociedad civil tiene de los poderes públicos.

En el caso de la queja 13/2152, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Velez-Málaga y a la Dirección General de Infraestructuras Recordatorio de diversos preceptos así como [Recomendación](#) de que, a la mayor brevedad posible, se adoptara, de forma convenida entre ambas Administraciones Municipal y Autonómica, una decisión acerca de si, a medio plazo, iba a volver a ponerse en funcionamiento esta infraestructura y de que se acordaran las condiciones en que se produciría el restablecimiento de este servicio público, concretando la fecha aproximada para ello, así como Recomendación de que, en el supuesto de que no sea posible el restablecimiento del funcionamiento del tranvía a medio plazo, alternativamente se adopten las siguientes medidas:



- Determinación de actuaciones encaminadas a garantizar la conservación y vigilancia de esta infraestructura y a evitar su progresivo deterioro, de forma que se minimice en lo posible la depreciación que su inutilización, el paso del tiempo y posibles actos vandálicos puedan ocasionar a la misma.
- Elaboración de un estudio sobre posibles usos alternativos de este espacio público que permitan rentabilizar, total o parcialmente, el mismo y no sean irreversibles en el caso de que, en una decisión futura, fuera posible reimplantar el funcionamiento de este servicio público.

De tal manera que, en aquellos lugares en los que el trazado de las vías suponga limitar o impedir usos alternativos, ya sean de carácter peatonal, carril-bici, intersecciones al tráfico viario, etcétera, se disponga lo necesario para que, dentro del objetivo de alcanzar una mayor eficiencia, sea posible, aunque sea de forma temporal, destinar tales lugares a los aludidos usos alternativos o cualesquiera otros que se estimen favorables al interés general.

- Apertura de una investigación, previos los trámites legales que resulten procedentes, a fin de determinar las posibles responsabilidades de toda índole en las que se haya podido incurrir ante la innegable lesión patrimonial causada a las arcas públicas, como consecuencia de la paralización del uso de una infraestructura tan costosa.

La respuesta que nos remitió el Ayuntamiento de Vélez-Málaga señalaba que nada tiene que objetar a las consideraciones primeras a quinta de nuestra Resolución. Exponía, en síntesis, que siempre ha sido pretensión municipal la de prestar la máxima disposición, colaboración y cooperación con la Administración Autónoma en una cuestión en la que concurre el ámbito competencial de ambas administraciones públicas, pero evitando desequilibrios entre ellas, por lo que se mantiene la esperanza de que la suspensión del sistema tranviario municipal no signifique su supresión, siempre y cuando se pueda llegar a un convenio de financiación compartida en el que la viabilidad del servicio pase por ambas administraciones.

En este contexto, se señalaba la plena aceptación de la Recomendación formulada por esta Institución. En tal orden de cosas, se nos informaba de las actuaciones del Tribunal de Cuentas de las que vendría a desprenderse la plena asunción de sus decisiones por parte del Ayuntamiento en el convencimiento de que su intervención ha venido presidida por la decidida voluntad de defender el interés general. Por último, se nos informaba del incremento de pasajeros que se viene produciendo en el Servicio de Transporte con autobuses que vendría registrándose sin el incremento del déficit de explotación del sistema tranviario.

En la respuesta que nos remitió la Dirección General de Movilidad nos reiteraba, en síntesis, su interés en el reinicio de la prestación de este servicio tranviario partiendo del necesario respeto al convenio suscrito, y así se ha transmitido al Ayuntamiento de Vélez-Málaga, expresando su voluntad de colaborar con dicha administración municipal a tal efecto.

Estudiadas ambas respuestas, esta Institución no tenía duda de la buena voluntad que, en principio, se deduce de los pronunciamientos que las dos Administraciones Públicas nos expresan pero, en el ámbito práctico, ninguna de las dos nos da cuenta de medidas y pasos efectivos conducentes a que, a la mayor brevedad posible, se adopte, de forma convenida, una decisión acerca de si, a medio plazo, se va a volver a poner en funcionamiento esta infraestructura acordando las condiciones en que se produciría el restablecimiento de este servicio público y concretando la fecha aproximada para ello. Tampoco, alternativamente, se nos informa de otras actuaciones tendentes al mantenimiento y adaptación a otros usos de esta infraestructura.

Por tanto, al no poder entender que haya sido aceptada nuestra resolución, procedimos a dar por concluidas nuestras actuaciones y, en base al contenido del art. 29 de nuestra Ley reguladora, a dar cuenta de ello en este Informe Anual.

En el caso de la queja 13/2983, formulamos **Sugerencia** a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda (de la que también dimos traslado, para su conocimiento, al Ayuntamiento de Alcalá



de Guadaíra) en el sentido de que, por esa Administración Autonómica, se adquiriera el compromiso de afrontar la ejecución de la obra que resta para la total conclusión de esta infraestructura con cargo al próximo presupuesto del año 2015, adoptando las medidas de programación que sean necesarias para ello y, asimismo, manteniendo e incrementando, si se estima preciso, las tareas de vigilancia para garantizar la adecuada conservación de la parte de obra ya ejecutada.

Ello, sin perjuicio de que, en su caso, la mencionada Consejería pudiera evaluar otras posibles medidas alternativas para concluir la obra pendiente en un plazo menor, siempre que se adoptaran con las garantías y transparencia exigibles legalmente, que no supusieran un coste económico superior al previsto inicialmente, que la posterior explotación de la línea no origine un déficit de explotación mayor que, a corto o medio plazo, obligara al aumento de la tarifa que se repercutía a los usuarios del servicio y que la opción elegida garantizara la eficiencia de la prestación del servicio público.

En su respuesta, la Dirección General de Movilidad nos manifestaba la intención de finalizar las obras que restan para la finalización completa de la infraestructura, así como de evitar los actos de vandalismo que llevan al deterioro de lo ya ejecutado, a pesar de las dificultades que plantea su carácter lineal y urbano. No obstante, se añade que, tanto la finalización de la infraestructura, como la puesta en servicio del sistema conlleva gastos de inversión y explotación que hacen precisa su planificación en los presupuestos de la Comunidad Andaluza. Y resulta que estos presupuestos se encuentran mermados en los últimos años y la Consejería debe adaptarse a las indicaciones que establezca la Consejería de Hacienda.

A la vista de esta respuesta y aunque valorábamos positivamente la voluntad de finalizar totalmente y poner en funcionamiento este servicio público de tanta importancia para un elevado número de ciudadanos andaluces residentes en las poblaciones que comunicará el proyectado tranvía, lo cierto es que no es posible llegar a la conclusión de que, a corto o medio plazo, la obra pueda concluirse y aún menos que el tranvía comience su funcionamiento.

Y ello, porque todas las buenas intenciones que se transmiten se condicionan a las indicaciones de la Consejería de Hacienda y, al parecer, no existen previsiones claras que permitan suponer que los próximos presupuestos de la Comunidad Autónoma incorporarán los créditos precisos para esta finalidad y, en consecuencia, quepa temer que las obras seguirán paralizadas de forma indefinida. Ello, a pesar de las peticiones del Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, así como de ciudadanos de las poblaciones afectadas y sectores económicos que estiman que la puesta en funcionamiento de este servicio público es de vital importancia tanto para la ciudadanía en general, como para la revitalización económica de la zona.

Por tanto, no podíamos entender que se hubiera aceptado nuestra resolución, por lo que procedimos a incluir esta queja en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

En cuanto a la queja 13/1705, referente al tranvía de Jaén, continuamos nuestras actuaciones, por lo que daremos cuenta de ellas en próximos ejercicios.

Otra cuestión que queremos resaltar es el problema del **intrusismo en el sector del taxi**, que no sólo supone una competencia desleal, sino, también, un riesgo para los usuarios. La [queja 11/5459](#) se inició de oficio al tener conocimiento esta Institución de los problemas de intrusismo que estaba sufriendo el sector del taxi en el municipio almeriense de El Ejido, aunque, durante su tramitación, tuvimos conocimiento de que estos problemas se estaban produciendo también en diversas localidades del Poniente Almeriense, Níjar y la propia capital almeriense.

Aunque recibimos una respuesta por parte de la Delegación Provincial de la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda de Almería, que se comprometía a elaborar un Plan de Actuación en cuanto a control y seguimiento del intrusismo en el sector del taxi, así como a reforzar los servicios para lograr una eficaz y rápida tramitación y ejecución de los expedientes sancionadores.

Sin embargo, según los Ayuntamientos afectados, lo cierto es que el problema no sólo continuaba, sino que se estaba produciendo en otras provincias. Todas estas movilizaciones del sector culminaron con



una manifestación celebrada en Málaga en octubre de 2012 convocada por la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, resultando que prosiguieron durante el resto de 2012 y 2013 las denuncias de los representantes del sector acerca de la persistencia del problema del intrusismo y de la carencia de actuaciones eficaces por parte de las Administraciones competentes en orden a su erradicación.

Dada la persistencia del problema que, en parte, ha venido a agravar la incidencia negativa que la crisis económica ha tenido en el sector del taxi al disminuir el uso de este servicio público y, en consecuencia, mermar considerablemente los ingresos con los que estos profesionales sostienen a sus familias, consideramos conveniente formular a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda **Sugerencia** de que, previos los contactos de coordinación con los municipios afectados, elabore un plan de inspección de este tipo de infracciones que, de forma sistemática y ordenada, permita detectar la real incidencia del intrusismo en las poblaciones afectadas, posibilite la denuncia de aquellos comportamientos infractores que se detecten, incoándose, a continuación, los correspondientes expedientes sancionadores.

Para garantizar la viabilidad de la aplicación de las medidas de inspección y sanción citadas, esa Dirección General debería impulsar la elaboración de forma consensuada del citado plan de inspección con los municipios afectados, coordinando las actuaciones de control y vigilancia en la erradicación del intrusismo.

También formulamos Sugerencia de que, por demandarlo los profesionales del sector, se arbitren las medidas que sean necesarias, para que la aplicación de la medida accesoria del precintado del vehículo sea de aplicación generalizada en este tipo de infracciones, por estimarse que se trata de una medida realmente disuasoria para evitar la reiteración sistemática de este tipo de infracciones.

La Dirección General de Movilidad nos respondió que elaboraría planes de inspección para estas infracciones con carácter cuatrimestral (tres al año), pero, al mismo tiempo, nos daba cuenta de las dificultades que encontraba en la lucha contra el intrusismo en el sector del taxi, tales como la dificultad de obtener en los controles las pruebas acreditativas del hecho infractor (es necesario demostrar que se trata de transporte público a cambio de una prestación económica y no privada).

Por otro lado, aludía también esta Dirección General a la escasa efectividad de las sanciones (*"El perfil del infractor, persona extranjera sin actividad económica reconocida en nuestro país, ni bienes patrimoniales y con escaso arraigo en el mismo en cuanto a domicilio conocido y real hace muy minoritario el porcentaje de infracciones cuya recaudación en vía ejecutiva llega a buen puerto, pues en plazo voluntario el pago es prácticamente inexistente"*).

Respecto de nuestra sugerencia sobre la posibilidad de proceder al precintado de vehículos, coherente con la petición formulada, también, por el sector del taxi, la Dirección General nos decía que había iniciado la tramitación de un Decreto Ley para permitir la inmovilización del vehículo en el acto, introduciendo un art. 45.bis en la Ley 2/2003, lo que demostraba, a juicio de la Dirección General, su sensibilidad para resolver el problema del intrusismo en el sector del taxi a la mayor brevedad posible.

Por tanto, entendimos que se había aceptado nuestra resolución en términos generales, aunque esperábamos y deseábamos que con los planes de inspección y las medidas adoptadas se pueda garantizar que el servicio público de taxis pueda hacer su trabajo sin encontrarse todos los días con una competencia desleal por parte de personas que realizan actos de intrusismo en el sector perjudicando los intereses de aquellos, pero también creando un riesgo para los usuarios del que no siempre son conscientes, aparte del fraude que se genera en la hacienda pública y la seguridad social, por quienes prestan estos servicios sin reunir los mínimos requisitos legales.



01.XII.2.3.2

Sanciones de tráfico

El motivo de mayor presentación de quejas relacionadas con la ordenación del tráfico tiene por objeto manifestar la disconformidad, por razones de fondo o de forma, con las sanciones impuestas.

Aunque el relato inicial de los hechos denunciados por los interesados obliga a admitir a trámite muchas de estas quejas, lo cierto es que, en la mayoría de los casos y tras realizar una exhaustiva supervisión, no observamos actuación irregular alguna por parte de los Ayuntamientos.

No obstante, sí es cierto que existe un uso abusivo de modelos normalizados para facilitar la tramitación de los expedientes cuyo contenido, aunque formalmente cumple con los requisitos legales, suponen, en la práctica, una merma de las garantías de los interesados cuando a resultados de esa "normalización" la ciudadanía no ve reflejada en el contenido de estos escritos ni sus alegaciones ni las respuestas, o motivos para rechazarlas, ya que se utilizan fórmulas de desatención de los mismos o de las pruebas propuestas que no hacen una mención específica a lo manifestado por los interesados, sino una mera referencia genérica.

Por otro lado, se utilizan textos que pueden hacer confundir a los interesados sobre el valor probatorio de las denuncias de los agentes de la ORA (Ordenanzas Reguladoras de Aparcamientos, o zonas de estacionamiento mediante pago) que, como es conocido, no son agentes de la autoridad y, en general, se utilizan términos que resultan crípticos o difíciles de entender para la ciudadanía. En definitiva, desde aquí demandamos más claridad y transparencia en los modelos que se utilizan para tramitar expedientes sancionadores por sanciones de tráfico.

01.XII.2.3.2.1

Expedientes sancionadores abiertos por denuncias de agentes de la Guardia Civil

En este Informe sí queremos destacar una actuación que hemos llevado a cabo y para la que hemos contando con una excelente colaboración de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Andalucía así como del Mando de Operaciones de la Zona de Andalucía de la Guardia Civil, entendiendo que el problema, salvo alguna excepción que se pueda plantear, ha quedado resuelto.

El problema era una cuestión competencial, tal y como hemos reflejado en distintas quejas. Así, en la [queja 13/3881](#), el interesado nos denunciaba que, en el municipio cordobés de Villaviciosa de Córdoba, los agentes de la Guardia Civil denunciaban las infracciones que se producían en el casco urbano, a pesar de que, a su juicio, no tienen competencia para ello como agentes de la autoridad. El Ayuntamiento tramitaba estas denuncias y las dotaba de *"fuerza vinculante y carácter probatorio desestimando todas las alegaciones de los denunciados y rechazando todas las pruebas sin resolución motivada"*.

Ante tales hechos y tras recibir el oportuno informe del Ayuntamiento, manifestamos a su Alcaldía-Presidencia que nuestra discrepancia radica con la conclusión que se desprende del expediente sancionador, según la cual este tipo de denuncias de carácter voluntario formuladas por agentes de la Guardia Civil en zonas urbanas ajenas a su ámbito de competencias, se encuentran avaladas por la presunción de haber sido hechas por agentes de la autoridad.

Debe entenderse que efectivamente el Alcalde, como órgano competente a la hora de decidir la tramitación de la denuncia, valorará para tomar su decisión el hecho de que se trata de un persona experta en



la materia, es decir de un agente de la autoridad por su condición de guardia civil, pero discrepamos claramente con que pueda otorgársele el valor probatorio (reconocido en el artículo 75 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial), que solamente se le reconoce a las denuncias formuladas por los Agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico. Y ello, por cuanto, en las vías urbanas, los agentes de la Guardia Civil no son los encargados de la vigilancia del tráfico, sino los agentes de la Policía Local. Máxime, cuando quedó aclarado que ese municipio no tiene delegadas sus competencias en materia sancionadora en la Jefatura Provincial de Tráfico.

Por tal motivo, formulamos el oportuno Recordatorio del deber legal de observar el contenido de lo dispuesto en diversos preceptos de la legislación sobre la materia, así como Recomendación para que se abstuviera de actuar de esta forma y proceder a la anulación de la sanción impuesta al reclamante, ya que el Ayuntamiento no había delegado sus competencias en materia sancionadora en la Jefatura Provincial de Tráfico y, por tanto, los agentes de la Guardia Civil no podían realizar denuncias como agentes de la autoridad, sino que tenían una naturaleza voluntaria.

Pese a ello y la claridad de la normativa de aplicación, el Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba se negó a proceder, previos los trámites legales oportunos, a anular la sanción, por lo que tuvimos que proceder a incluir la queja en ese Informe Anual al Parlamento de Andalucía.

Por el contrario y ante un supuesto similar con motivo de la tramitación de la [queja 13/5761](#), el Ayuntamiento almeriense de Roquetas de Mar sí aceptó el contenido de nuestra resolución, consistente en Recordatorio del deber legal y Recomendación de que, a través del procedimiento que resulte procedente, se dejara sin efecto la sanción impuesta a la reclamante, toda vez que el procedimiento sancionador no fue iniciado por la Administración municipal competente para ello, puesto que se trata de denuncia formulada por la Guardia Civil en el casco urbano de un municipio que no tiene delegadas sus competencias en materia sancionadora en la Jefatura Provincial de Tráfico, por lo que nos encontraríamos ante una denuncia voluntaria con las consecuencias que ello conlleva.

Tras esta resolución, el Ayuntamiento nos comunicó que aceptaba nuestra resolución, por lo que había procedido a revisar el expediente sancionador que afectaba a la interesada en el sentido recomendado, dejando sin efecto la sanción que le fue impuesta.

Como quiera que se trataba de un problema que se presentaba año tras año, decidimos mantener una entrevista con el Subsector de Tráfico de la Guardia Civil en Andalucía, en la que se nos manifestó, en síntesis, que, efectivamente, reconocían la existencia del problema que supone la formulación de denuncias de tráfico y entrega de ellas a los denunciados por miembros de la Guardia Civil en cascos urbanos fuera de su ámbito de competencias y que, conscientes de ello, habían estudiado la cuestión, teniendo previsto establecer un modelo de actas-denuncia en los que la Guardia Civil informaría a los Ayuntamientos competentes de las infracciones de tráfico que, en el ejercicio de sus funciones de seguridad, pudieran advertir a los efectos de la posible tramitación de expedientes sancionadores por parte municipal si ello resultaba procedente.

En cualquier caso, consideraban que, más que un problema del Subsector de Tráfico, cuyos miembros tienen un mayor conocimiento de sus ámbitos de competencia en vías no urbanas o travesías de municipio por carreteras provinciales, autonómicas o estatales, así como de aquellos municipios en los que se les han delegado las competencias por no disponer de policía local, era una cuestión que afectaba a los restantes miembros de la Guardia Civil, por lo que se había preparado un informe para aclarar este asunto al General de la Guardia Civil de Andalucía.

En esta reunión, se comprometieron a informarnos de las actuaciones que realizaran sobre esta cuestión. Fruto de este compromiso, a principios de Noviembre, el Mando de Operaciones de la Zona de Andalucía de la Guardia Civil nos ha dado traslado de las instrucciones que se han remitido a todas las Unidades de la Guardia Civil de la Zona de Andalucía por el que se determina qué formato utilizar para la confección de una denuncia y cuál es la autoridad competente para la tramitación del oportuno expediente sancionador. Siempre según esta información, se diferencia de esta manera, por un lado, el boletín de denuncia



que se entrega al denunciado -y que da inicio al procedimiento sancionador- del acta por infracción, distinguiendo también por materia competencial entre aquellos que lo son del Ministerio del Interior y aquellas otras atribuidas a los municipios, excepto en los casos en que hayan sido expresamente asumidas las competencias por las Jefaturas Provinciales de Tráfico por delegación municipal.

A la vista de ello, entendemos que el problema se encuentra claramente en vías de solución gracias a la colaboración de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en Andalucía.

01.XII.2.3.2.2

Dilaciones en la tramitación de expedientes de recursos en vía ejecutiva

En este tema queremos destacar las quejas que nos han llegado por retrasos en la tramitación de los expedientes por parte del Ayuntamiento de Sevilla. Así, el interesado de la [queja 13/3943](#) nos exponía que presentó recurso administrativo contra la resolución del expediente sancionador abierto por el Ayuntamiento de Sevilla tras imponerle una multa de tráfico al vehículo propiedad de su empresa. Cuando notificaron por primera vez la multa a la empresa, alegó que él era el conductor habitual, pero sin responderle nada embargaron la cantidad de la cuenta corriente de la empresa.

En la [queja 13/4160](#), la interesada se dirigió a esta Institución manifestando que había recibido, cuando ya se encontraban en vía ejecutiva, la notificación de la imposición de siete multas por aparcar, en lugar señalado como de estacionamiento con limitación horaria sin ticket o distintivo de residente válido, sin que hubiera recibido ninguna notificación por parte del Ayuntamiento de Sevilla en fechas anteriores. Siempre según la interesada, las sanciones correspondían a los primeros días del mes de noviembre de 2011, cuando el Ayuntamiento cambió el Plan Centro y que, además, en esas fechas ella se encontraba tramitando el distintivo de residente. A pesar de haber presentado los oportunos recursos para paralizar el expediente, en mayo de 2013 se le embargó de su cuenta la cantidad de 232,25 euros.

El interesado de la [queja 13/6458](#) nos indicaba en su escrito de queja que estacionó su vehículo en una zona autorizada para ello, al ser vecino del barrio sevillano de Los Remedios. Sin embargo, cuando días después quiso utilizar el vehículo se encontró con que el mismo había sido sancionado porque, sin previo aviso, se había colocado una placa de prohibido estacionar vehículos durante la semana de feria. Hasta transcurrido un año no llegó a su domicilio la primera notificación de la sanción impuesta (según el interesado *"argumentan que el cartero lo intentó en el mes de Agosto, pero que de 20 vecinos, ninguno le abrió la puerta y la notificación se da por hecha perdiéndose el certificado y ninguno llegando al buzón"*), ya en fase ejecutiva, con recargo y en vía de apremio, sin posibilidad de reclamar ni poder utilizar el *"pronto pago (505 del valor)"*. Interpuso recurso de reposición, que fue desestimado, y Reclamación Económico-Administrativa, pero en ningún caso obtuvo respuesta. Sólo respondió el Ayuntamiento cuando interpuso *"un segundo recurso de reposición interpuesto el 4-3-13, ignorando deliberadamente que el procedimiento había CADUCADO con respecto a ley, con la mera intención de recaudar, incumpliendo la Ley, el Derecho y los trámites administrativos"*.

En el caso de la [queja 13/6583](#), la interesada planteaba en su escrito de queja que, en octubre de 2011, le fue impuesta una multa de tráfico por parte de los agentes de la Policía Local del Ayuntamiento de Sevilla por mal estacionamiento. Tras presentar las oportunas alegaciones, el Ayuntamiento las desestimó resolviendo en firme la sanción. También recurrió esta resolución, pero también fue desestimada, por lo que, finalmente, recibió Diligencia de Embargo de su cuenta corriente, embargándole la cantidad de 333,93 euros. Contra esta Diligencia de Embargo presentó reclamación económico-administrativa en septiembre de 2013, pero, al momento de presentar la queja (15 meses después), aún no había recibido respuesta del Tribunal Económico-Administrativo del Ayuntamiento de Sevilla.



Como respuesta, el Presidente del Tribunal Económico-Administrativo nos informó que la reclamación del interesado en la queja 13/3943 tuvo entrada en el citado Tribunal el pasado 22 de abril de 2013 y que, en lo que respecta a la interesada de la queja 13/4160, tuvo entrada en el citado Tribunal el pasado 4 de Marzo de 2013, añadiendo que no se ha entrado todavía de ellas dado que, en aquellos momentos, se estaban resolviendo las reclamaciones presentadas a mediados de 2011 (en los dos primeros expedientes, los escritos de respuesta del Tribunal Económico Administrativo tenían fecha de salida septiembre de 2013, pero en los otros dos, la fecha era abril de 2014 y aún continuaban estudiando los expedientes de "mediados de 2011"). Se atribuía esta demora al volumen de reclamaciones presentadas y la necesidad de guardar un orden riguroso de incoación de acuerdo con la normativa procedimental que se cita.

Es decir, reconocían que se estaban produciendo, en definitiva, retrasos de más de dos años y que atribuían al gran volumen de reclamaciones presentadas. Ante esta información, manifestábamos que no nos encontramos, por tanto, ante una situación excepcional, sino más bien ante un problema estructural que exigiría la adopción de medidas para que el Tribunal Económico-Administrativo tenga una capacidad de respuesta adecuada a las numerosas reclamaciones que previsiblemente pueden ocasionar el elevado volumen de expedientes sancionadores tramitados, de forma que exista una efectiva proporcionalidad entre los medios sancionadores y los medios de resolución de los recursos que, legítimamente, formula la ciudadanía.

Por todo ello, formulamos a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla Recordatorio de los deberes legales contenidos en los artículos 103.1 de la Constitución Española, 31 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y 3 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, conforme a los cuales la actividad administrativa debe regirse por los principios de eficacia, eficiencia, servicio al ciudadano, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho, e impulsar de oficio los procedimientos en todos sus trámites.

Así como Recomendación de que, por parte de la Alcaldía, de acuerdo con las atribuciones que le otorga el art. 21.1 a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, en cuanto a la dirección del gobierno y la Administración Municipal, se adopten las medidas que procedan para dotar al Tribunal Económico-Administrativo de los medios suficientes que permitan evitar los retrasos estructurales que se producen en la tramitación y resolución de las reclamaciones económico-administrativas que se presentan por parte de la ciudadanía.

En la respuesta que nos remitió el Ayuntamiento se exponían, en síntesis, las objeciones legales y las dificultades de índole presupuestaria que han originado una merma considerable en el número real de empleados con que están dotados los servicios no esenciales del Ayuntamiento, lo que no ha impedido que se haya dotado al Tribunal Económico-Administrativo con un nuevo técnico durante el último año y que sus vocalías se encuentren plenamente cubiertas.

Sin embargo, para esta Institución lo cierto es que la saturación del Tribunal Económico-Administrativo a la hora de dictar las resoluciones procedentes en las reclamaciones económico-administrativas que formula la ciudadanía, originaba unos retrasos medios de dos años aproximadamente en su emisión.

Si partimos del hecho de que el plazo de resolución de las reclamaciones económico-administrativas es de un año para el procedimiento general y de seis meses para el procedimiento abreviado, es claro que dichos plazos se están sobrepasando ampliamente, sin que exista una causa excepcional que lo justifique, dado que se trata de retrasos estructurales y permanentes que se vienen dando desde hace años. Ello determina que la ciudadanía, a la que se exige un cumplimiento riguroso de los plazos a la hora de formular sus alegaciones, recursos o reclamaciones, tiene que esperar durante al menos dos años para que sus reclamaciones se vean resueltas.

Por tanto, dado que, aunque argumentadamente, no se nos anuncian medidas efectivas y adecuadas para dar solución a los aludidos retrasos de resolución estructurales y permanentes del Tribunal Económico-Administrativo, no podíamos entender que se hubiera aceptado la resolución dictada por esta Institución, por lo que procedimos a incluir las cuatro quejas en el Informe Anual al Parlamento de Andalucía.



01.XII.3 Actuaciones de oficio, Colaboración de las Administraciones y Resoluciones

01.XII.3.1 Actuaciones de oficio

Por lo que se refiere a actuaciones de oficio, a continuación se relacionan las que han sido iniciadas a lo largo del año:

- [Queja 14/2809](#), dirigida a la Federación Andaluza de Municipios y Provincias y a la Defensoría del Pueblo de las Cortes Generales, relativa a la competencia municipal en el ámbito de la seguridad vial.
- [Queja 14/3587](#), dirigida al Ayuntamiento de Jerez de la Frontera (Cádiz), por las deficiencias constructivas que presenta la nueva estación de autobuses del municipio.
- [Queja 14/4055](#), dirigida al Ayuntamiento de Granada, por la reducción del tiempo de cadencia en los pasos de peatones regulados por semáforos en la ciudad para agilizar el tráfico.
- [Queja 14/4057](#), dirigida al Ayuntamiento de Peñarolla-Pueblonuevo (Córdoba), para la instalación de una nueva estación de autobuses al haber cerrado las instalaciones de la empresa que une al municipio con otros.
- [Queja 14/4114](#), dirigida al Ayuntamiento de Ronda (Ronda) y a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, relativa al aumento de tasas y a las deficiencias en la prestación de servicios en la estación de autobuses.
- [Queja 14/4115](#), dirigida a las Direcciones Generales de Infraestructuras y de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, y al Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe (Sevilla), relativa a los retrasos en la ejecución de infraestructuras de movilidad en el municipio.
- [Queja 14/4116](#), dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, relativa a la exención del pago del aparcamiento en zona azul para todas las personas con movilidad reducida tras la publicación de la Ordenanza Municipal de Accesibilidad Universal de Sevilla.
- [Queja 14/4134](#), dirigida a los Ayuntamientos de Almería, Cádiz, Granada, Huelva y Sevilla, relativa a la normativa sobre señalización del estacionamiento limitado, en la que la utilización de colores diferentes al azul para delimitar estas zonas no está contemplado.
- [Queja 14/4892](#), dirigida al Ayuntamiento de Sevilla, relativa a la redacción de un plan programado para auditar la eficiencia y riesgos del carril bici en Sevilla.
- [Queja 14/4953](#), dirigida al Ayuntamiento de Granada, relativa a la excesiva imposición de multas de tráfico en la ciudad de Granada.
- [Queja 14/5365](#), dirigida al Ayuntamiento de Calañas (Huelva), relativa al accidente en un paso a nivel ferroviario existente en el municipio, con objeto de conocer las medidas adoptadas para su supresión.



01.XII.3.2 Resoluciones

A continuación se destacan las resoluciones dictadas por el Defensor que no han obtenido una respuesta colaboradora de las Administraciones Públicas a tenor del artículo 29.1 de la Ley 9/1983, de 1 de Diciembre, del Defensor del Pueblo Andaluz:

- Resolución relativa a las irregularidades observadas en la tramitación de un expediente sancionador en materia de tráfico, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Écija (Sevilla), en el curso de la [queja 13/440](#).
- Resolución relativa a la paralización de las obras para la puesta en funcionamiento del tranvía de Alcalá de Guadaíra (Sevilla), dirigida a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en el curso de la [queja 13/2983](#).

Destacamos también las resoluciones dictadas por el Defensor del Pueblo Andaluz que, aunque tuvieron respuesta por parte de los organismos a los que se les dirigieron, no fueron aceptadas por estos:

- Resolución relativa a la paralización del funcionamiento del tranvía de Vélez-Málaga (Málaga), dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Vélez-Málaga y a la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento y Vivienda, en el curso de la [queja 13/2152](#).
- Resolución relativa a la sanción de tráfico impuesta por una denuncia de los agentes de la Guardia Civil en el casco urbano, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba (Córdoba), en el curso de la [queja 13/3881](#).
- Resoluciones relativas a los retrasos en dictar resoluciones por parte del Tribunal Económico-Administrativo del Ayuntamiento de Sevilla, dirigidas a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Sevilla, en el curso de la [queja 13/4160](#), [queja 13/6458](#) y [queja 13/6583](#).
- Resolución relativa a la falta de resolución de un recurso administrativo impugnando una sanción de tráfico, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Andújar (Jaén), en el curso de la [queja 14/1121](#).
- Resolución relativa a las irregularidades detectadas en la tramitación de un expediente sancionador en materia de tráfico, dirigida a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Granada, en el curso de la [queja 14/1124](#).



20.2 CAPÍTULO 03. QUEJAS NO ADMITIDAS Y SUS CAUSAS

03.1 De las quejas remitidas a otras instituciones similares

03.1.2 Urbanismo, Obras Públicas y Transportes

Destacamos en este apartado la **queja 14/4132** que remitimos al Proveedor de Justicia de Portugal pues no corresponde a esta Institución valorar las decisiones que pudiera adoptar un Gobierno soberano dentro de su ámbito competencial y aun más cuando, como en este caso, ejerce sus funciones en un ámbito territorial ajeno al nuestro. No obstante, trasladamos que se estaba produciendo una cierta preocupación por parte de la ciudadanía y entidades españolas, singularmente empresas transportistas y de alquiler de vehículos, por lo que calificaban como complicado sistema de pago de los peajes en algunas de las autopistas de esa Nación, lo que generaba inquietud, retrasos y reclamaciones de multas de elevada cuantía, que entendían no se produciría con otro sistema de pago menos complejo. Planteaban, asimismo, las consecuencias que todo ello podía tener en el turismo, el transporte, intercambios comerciales, etc. Asimismo, se originaba una grave discriminación para aquellos conductores que no disponían de tarjeta de crédito o teléfono móvil, ya que no se contemplaba la posibilidad de pagos en efectivo.

03.2 De las quejas rechazadas y sus causas

03.2.3 No irregularidad

En materia de **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, 49 quejas no fueron admitidas a trámite al no apreciarse irregularidad por parte de la Administración. En la **queja 14/3559** el interesado nos exponía su disconformidad con la nueva Línea de Alta Capacidad de Granada. Una vez estudiada su comunicación, le señalábamos que no podía ser admitida a trámite por considerar que no se desprendía que se hubiera producido una infracción que supusiera la vulneración de un derecho constitucional o estatutario. Y ello, por cuanto que se trataba de una decisión del gobierno municipal que había sido adoptada dentro de su ámbito competencial, siendo así que el hecho de que se hubieran producido discrepancias, en cualquier caso respetables, sobre la decisión adoptada, no justificaba, por si misma, la intervención de esta Institución, máxime, cuando además el propio Ayuntamiento señalaba que se estaba haciendo todo lo posible para que disminuyeran las molestias generadas, a fin de que, en el menor plazo de tiempo posible, el sistema funcionara con plena eficacia.



03.2.11 Desistimiento

En **Urbanismo, Obras Públicas y Transportes**, por esta causa no han sido admitidas a trámite 44 quejas. En la **queja 14/2340** el interesado nos exponía el envío masivo de denuncias de zona azul que se estaban produciendo en Motril (Granada). Afirmaba que dichas denuncias no estaban ratificadas por agentes de la autoridad y que el Ayuntamiento reconocía que había un fallo en el sistema pero que no podía hacer otra cosa que mandarlas. Muchas de ellas, además, ya estaban pagadas en su día pero volvía a notificarlas en vía de apremio. Solicitamos del reclamante la ratificación en firma además de la fotocopia del escrito de reclamación que, por los hechos que nos exponía, hubiera presentado ante el Ayuntamiento y, en su caso, de la respuesta obtenida. Dado que no obtuvimos respuesta alguna, entendimos que el interesado no precisaba de nuestra intervención en el asunto planteado, por lo que procedimos a archivar la queja.

No obstante, le informamos que, en relación a las sanciones masivas que estaba imponiendo el Ayuntamiento de Motril por el aparcamiento en zona azul, esta Institución estaba tramitando la queja 14/2539, a raíz del escrito que nos remitió una plataforma vecinal creada por esta cuestión. En la misma, tras interesar al citado Ayuntamiento el preceptivo informe nos comunicó que la recaudación en ejecutiva de las multas había quedado paralizada, añadiendo que las numerosas reclamaciones tendrían que ser resueltas por el órgano competente. Nos indicaba que se iba a dar cumplimiento al acuerdo plenario municipal de 30 de mayo de 2014 y se iba a examinar, asimismo, todos los expedientes contestando las reclamaciones de los ciudadanos y revisando de oficio cualquier anomalía en su tramitación. A la vista de esta información, entendimos que el problema que motivó la presentación de queja se encontraba en vías de solución. No obstante, les aconsejamos que las personas que consideraran que sus expedientes sancionadores no habían sido revisados según lo anunciado y que se había incurrido en alguna irregularidad, se dirigieran a esta Institución de forma individualizada para poder prestarles nuestra colaboración.



20.3 TRANSPORTES Y TRÁFICO EN OTRAS ÁREAS TEMÁTICAS

CAPÍTULO 1. IV. EDUCACIÓN

01.IV.1.6 Servicios educativos complementarios

...

Durante 2014, vuelve a plantearse una cuestión ampliamente tratada por esta Institución relativa a la rigidez en la aplicación de la normativa vigente en relación al derecho a poder acceder de manera gratuita al **transporte escolar** a aquellos alumnos y alumnas que tienen que desplazarse a otra localidad para realizar sus estudios y lo hacen en un centro docente distinto al designado por la propia administración.

En estos supuestos no se demanda el establecimiento de una ruta específica o que no exista, sino que la razonable petición es utilizar la que ya está en funcionamiento para dar servicio al máximo de alumnas y alumnos posibles, lo que, a nuestro entender, no sólo no significaría ningún coste adicional para la Administración, sino la optimización de un recurso ya disponible.

Sin embargo, la respuesta que obtenemos de la Administración educativa vuelve a ser la misma, esto es, que el artículo 3.2 del Decreto 287/2009, de 30 de Junio, por el que se regula la prestación gratuita del servicio complementario de transporte escolar para el alumnado de los centros docentes sostenido con fondos públicos, excluye como beneficiarios del mismo al mencionado alumnado que opta por un centro docente no asignado por la Administración. (Quejas 14/5063 y [14/5299](#)).

...

CAPÍTULO 1. VI. IGUALDAD DE GÉNERO

01.VI.2.2 Perspectiva de género y movilidad urbana

Con motivo de la redacción del Informe Especial al Parlamento de Andalucía sobre **Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Urbanos Peatonales de las Ciudades Andaluzas** hemos creído necesario dedicar un apartado a la necesidad de tener presente la perspectiva de género en el diseño histórico del modelo de ciudad.

Ello por cuanto, a la hora de abordar esta cuestión, debemos partir de una premisa ampliamente compartida y repetida en diversos estudios relacionados con la cuestión de género: la ciudad, como toda construcción social, no es neutral sino que, en su configuración, han incidido las categorías de género. El papel, los roles desempeñados históricamente por el hombre y/o mujer, están presentes en los modelos de ciudad imperantes, escenificando, en el día a día, situaciones de desigualdad.

Ello es lógico si tenemos en cuenta que, hasta tiempos recientes, en la planificación urbanística no participaba la mujer y lo mismo tenemos que decir respecto de las estrategias del transporte y políticas ambientales, con lo que la perspectiva de género ha estado, durante demasiado tiempo, ausente en estas actividades



planificadoras. En definitiva, sin la presencia de la mencionada perspectiva, no podemos construir ciudades en las que se garantice igualdad de oportunidades.

El propio modelo constitucional aboga por esa igualdad en diversos preceptos, pero de manera singular lo configura como un derecho fundamental, en su art. 14 CE y, en el ámbito de la Comunidad Autónoma, en el Estatuto de Autonomía para Andalucía, se otorga una atención especial a la igualdad de género y a las políticas que se deben poner en marcha para garantizar ese objetivo en los arts. 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208. Igualdad que está, asimismo, presente a lo largo de su articulado en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía (en adelante LPIGA).

La citada LPIGA contiene algunas previsiones importantes al respecto, consciente de la desigualdad de oportunidades que ha generado esa ausencia de la perspectiva de género a la hora de configurar nuestras ciudades y, en lo que aquí concierne, los espacios públicos y los transportes.

El art. 37 de la misma, que contempla normas sobre organización de espacios, horarios y creación de servicios, establece que:

1. «Para facilitar la conciliación de la vida laboral, familiar y personal a través de un reparto equilibrado del tiempo de hombres y mujeres, la Administración de la Junta de Andalucía, en colaboración con las Entidades Locales, promoverá la elaboración de planes de diseño y organización de los espacios que faciliten la funcionalidad de la ciudad, propicien la proximidad de las dotaciones y servicios y minimicen los desplazamientos y tiempos de acceso.
2. Se promoverá la coordinación entre los horarios laborales y el de los centros educativos.
3. Asimismo, se impulsará la creación de infraestructuras y servicios para facilitar el cumplimiento de las responsabilidades familiares y el cuidado y atención de menores y de personas en situación de dependencia».

Asimismo y muy en conexión con las cuestiones que tratamos en este Estudio, el art. 50 LPIGA prevé que:

1. «Los poderes públicos de Andalucía integrarán la perspectiva de género en el diseño de las políticas y los planes en materia de vivienda, desarrollando programas y actuaciones específicas para distintos grupos sociales y modelos de familia.
2. Asimismo, los poderes públicos de Andalucía, en coordinación y colaboración con las entidades locales en el territorio andaluz, tendrán en cuenta la perspectiva de género en el diseño de las ciudades, en las políticas urbanas, y en la definición y ejecución de los planeamientos urbanísticos.
3. Asimismo, facilitarán el acceso a las viviendas protegidas de las mujeres víctimas de violencia de género y de aquellas que se encuentren en situación de riesgo de exclusión social, en función de las condiciones especialmente gravosas que pudieran concurrir».

En fin, conscientes de que sin participación no hay igualdad - de hecho, así lo entiende el art. 9 CE-, en los arts. 53 y ss. LPIGA se quiere garantizar esa participación de la mujer en distintas esferas de la vida política, social y económica, y en los arts. 64 y ss. se establecen las garantías para esa igualdad.

Pues bien, en cuanto a la perspectiva de género en la forma de entender y diseñar el espacio y, en general, los itinerarios peatonales, aunque ha sido estudiada en distintas ocasiones, parece que los trabajos realizados hasta ahora, alguno de ellos de gran interés, otros sin perder éste, tienen un mero carácter reivindicativo o de denuncia, ponen de manifiesto la dificultad metodológica e investigadora al no poder contar con medios y métodos, hoy por hoy, que faciliten una investigación rigurosa sobre entornos, desplazamientos a pie, uso del transporte entre hombres y mujeres, la diversidad de los desplazamientos de estas últimas habida cuenta de que, parece, que su análisis presenta un perfil más complejo que el de la movilidad de los hombres.

Parece, por las distintas fuentes consultadas, que es claro que en función de los roles familiares y laborales, situación económica, salud y longevidad, discapacidad, seguridad y percepción del riesgo, atención a personas



dependientes, mayores y atención a menores, etc., la mujer utiliza con bastante más frecuencia el transporte público y la intermovilidad que el hombre que, en sentido contrario, utiliza más el vehículo privado.

Parece también que la mujer se desplaza más a pie que el hombre, siendo un colectivo más diverso, como decimos, que el del hombre en el uso del espacio peatonal. Según el informe de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Patrones de Movilidad en el Transporte Público de Andalucía.

“Las mujeres son un colectivo diverso y, como tal, no tienen un comportamiento único y común en relación al transporte público. Entre las mujeres hay diferencias significativas en la forma de moverse y de utilizar los servicios de transporte que tienen que ver con cuestiones como la edad, el nivel de renta, las responsabilidades familiares, la presencia de personas dependientes a su cargo, el grado de discapacidad, la situación laboral o el nivel educativo, entre otras variables.

Los viajes que realizan los hombres son, en general, más uniformes y metodológicamente más fáciles de analizar que los viajes realizados por las mujeres. Cuestiones como el ciclo de vida o la situación familiar apenas queda reflejada en el comportamiento y en la movilidad de los varones, mientras resulta una variable esencial si se analiza desde el género femenino”.

Además, esa diversidad en los desplazamientos de la mujer y la falta de una metodología científica para su medición, hace que la cuestión de la “invisibilidad” de los desplazamientos sea también un escollo, no salvado hasta ahora, cuando se han querido definir sus pautas de comportamiento en relación con la movilidad.

En definitiva, aunque no suficiente, cada vez tenemos más información sobre por qué, cómo y dónde se desplaza la mujer por la ciudad, sobre el uso de los distintos medios de transporte y en torno a sus desplazamientos a pie, etc. Y, al mismo tiempo, conocemos que, independientemente de sus roles actuales, pero percibiéndose, al mismo tiempo, cambios importantes en tales comportamientos en función de la efectividad que están teniendo las políticas de igualdad, los cambios en la sociedad civil y la incorporación de la mujer a los escenarios laborales, políticos, sociales y económicos, que hasta tiempos recientes estaban reservados a los hombres, decimos que dependiendo de estos roles sabemos que la movilidad es diferente y esa diferencia, si no se conoce y se ponen en marcha medidas para garantizar la igualdad de oportunidades, generan, como de hecho han generado, situaciones de discriminación.

Por todo ello, creemos que es muy necesario que en el planeamiento urbanístico, en las estrategias de sostenibilidad en todos los ámbitos, en la estrategia de diseño del sistema de transportes participen activamente las mujeres y se tengan muy presentes sus pautas de comportamiento en los desplazamientos y en el uso de los espacios, de forma que, con el resultado de esos planteamientos y estrategias, la perspectiva de género incida en la necesaria “feminización” de los espacios e itinerarios peatonales, en el diseño de los itinerarios del transporte colectivo y del carril bici y de su accesibilidad en los transportes públicos.

Aunque algunos aspectos que marcan la pauta de los desplazamientos de la mujer en la ciudad los hemos mencionado ya, con carácter general podemos citar que el transporte colectivo es más utilizado por la mujer que el hombre (su presencia supera el 70%), la mujer se desplaza más a pie y, sobre todo, en desplazamientos cortos, utiliza menos el transporte privado y posee en menor proporción el carné de conducir, se desplaza con menores con más frecuencia que los hombres y ocupa con menor frecuencia que el hombre el sitio del conductor cuando se desplaza en vehículos privados.

Por otro lado, la falta de seguridad y la percepción del riesgo y miedo condiciona sus desplazamientos a determinadas horas, los roles tradicionales de cuidadora de personas mayores, discapacitadas y menores, de tareas en el hogar, implican desplazamientos a muy diferentes horas que no tienen por qué coincidir con las horas punta, desplazamientos que ofrecen una mayor visibilidad que los del hombre al ir muy condicionados o añadidos a los horarios laborales.

En definitiva, hay más diversidad, como hemos indicado, en los desplazamientos de la mujer. No obstante, como también hemos comentado, los patrones de movilidad se van aproximando en la medida en que los roles hombre/mujer también se aproximan con las políticas de inclusión en todos los órdenes.



En este sentido, creemos que se debe incidir en el conocimiento de las motivaciones de los desplazamientos a pie, sus recorridos y necesidades a fin de facilitar el uso peatonal de la mujer por motivos familiares, laborales, etc. teniendo en cuenta sus peculiaridades de género.

Como quiera que la perspectiva de género ha estado, en gran medida, ausente en la definición de las ciudades, debido a la nula participación de la mujer en la toma de decisiones que configuran su diseño y teniendo en cuenta que tal realidad ha supuesto consolidar un modelo que no garantiza la igualdad de oportunidades en el uso y acceso a los espacios de la ciudad y servicios que en ella se ofertan, por ello, en el Informe Especial que nos ocupa, hemos formulado Recomendación para que, conforme al marco jurídico establecido en los arts. 9 y 14 CE; 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que incidan en la configuración de las ciudades y, singularmente, en lo que a este Informe Especial concierne, en la configuración de los itinerarios y los espacios peatonales, así como en los medios de transporte sostenibles que deben complementar e impulsar los desplazamientos a pie y el uso peatonal de nuestras ciudades.

Todo ello facilitará el uso y disfrute de las oportunidades que ofrece la ciudad en condiciones de igualdad.

CAPÍTULO 1. VIII. MEDIO AMBIENTE

01.VIII.2.1.2

Otros emisores acústicos que generan contaminación

...

Aunque hemos dedicado un extenso comentario a los efectos de la contaminación acústica provocada por el ruido generado por establecimientos de hostelería y su entorno, habida cuenta de que sus efectos se sienten, de manera singular e individualizada, en las personas que residen en su vecindad y, de manera especial, cuando esta contaminación tiene lugar en horario nocturno, sin embargo, a nivel global, la principal fuente generadora de contaminación acústica es el tráfico rodado provocado por vehículos a motor. Probablemente en torno al 80 % del ruido que soportamos tiene su origen en estos emisores.

Sin embargo, prácticamente nadie presenta una queja motivada por esta causa, pues parece que tenemos asumido que es una consecuencia del desarrollo y, especialmente, del que ha tenido lugar en nuestras ciudades. Asimismo, es cierto también que al llegar la noche, salvo en lugares puntuales, el ruido disminuye. Se trata de un asunto sobre el que posteriormente volveremos al tratar de la calidad del medio ambiente urbano, pero aquí queremos dejar constancia de este hecho.

...

01.VIII.2.6

Medio ambiente urbano

Las políticas públicas destinadas a la mejora del medio ambiente urbano tienen un doble objetivo; de un lado, en origen, disminuir los efectos nocivos de la acción de los seres humanos sobre el medio ambiente a nivel global, pues no existe ninguna duda sobre la incidencia que determinadas actividades, que tienen



lugar en nuestras poblaciones, tienen en el deterioro del medio ambiente y afectan a la salud de personas, animales y plantas, como incidir, según las características de los gases, en el calentamiento global, la reducción de la capa de ozono, etc.

De hecho, aunque del funcionamiento de las industrias deriva la emisión de una serie de sustancias contaminantes, es en las ciudades donde muy probablemente se generan los mayores porcentajes de emisión cuyas sustancias son transportadas por el aire y contaminan todo el territorio. Y qué decir de la contaminación lumínica, acústica, de los vertidos sólidos y de los que se producen en el agua.

Conscientes de ello, con motivo del Informe Especial que hemos presentado al Parlamento de Andalucía sobre [Seguridad, Accesibilidad y Calidad Ambiental en los Espacios Peatonales de las Ciudades Andaluzas](#), hemos propuesto un cambio del modelo en la forma de concebir nuestras ciudades, sobre todo en lo que se refiere a la movilidad pero, también, en otros aspectos.

Pero decimos que la acción para mejorar el medio ambiente tiene también otro objetivo y es la mejora de la calidad de vida de nuestras ciudades pues, evidentemente, además de la mejora de nuestra salud, la disminución de los efectos contaminantes mencionados hace que nuestras ciudades sean más agradables, silenciosas, aptas para los desplazamientos a pie y para el disfrute del espacio físico, ofreciendo oportunidades para el deporte, etc.

A la vista de ello, esta Institución ha propuesto una serie de medidas destinadas directamente a la mejora de la calidad ambiental en el medio urbano y, entre ellas, podemos destacar las siguientes:

- En cuanto a la contaminación atmosférica, hemos propuesto que se confeccionen planes para la reducción de la emisión de gases de los vehículos motorizados a fin de disminuir el aumento de gases de efecto invernadero, así como que se fomente e impulse, de manera real y efectiva, el uso de medios de transporte que supongan una clara apuesta por la movilidad sostenible, como son el transporte público colectivo (autobús, tranvía, metro, etc.), los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como que se fomenten otros modelos de transporte como el uso de vehículos compartidos, eléctricos, etc. Ni que decir tiene que ello no será posible sin la incorporación de las TIC para monitorizar toda esta información.
- Respecto de la contaminación acústica, además de las medidas mencionadas a lo largo de este Informe Especial, destinadas a disminuir la contaminación acústica provocada en locales de hostelería, hemos sugerido que:
 - A.** Se aprueben planes efectivos de acción contra el ruido, destinados a disminuir, de manera ostensible, sus niveles en aquellos espacios o recorridos en los que el tráfico rodado genera un amplio impacto acústico. Asimismo, es muy necesario controlar las emisiones acústicas que están sometiendo a la población a un impacto continuo que no debiera soportar, producidas por locales de hostelería y su entorno.
 - B.** Con carácter especial y dirigido a disminuir la emisión de ruidos causados por la movilidad urbana, siendo así que también tiene efectos directos en la eliminación de la contaminación atmosférica, creemos que es muy necesario que se disminuyan los límites de velocidad en amplias zonas de las ciudades a 30 Km/h, lo que, a su vez, fomentará que se utilice menos el transporte privado motorizado, y que se fomenten los espacios en los que se limite, o prohíba, la circulación del tráfico motorizado sin perjuicio de las exigencias que, en su caso, sea necesario crear para servicios públicos, residentes, etc.
 - C.** Se inicien campañas de sensibilización, destinadas a la población, sobre la necesidad de conseguir el objetivo de la Unión Europea de reducir, para antes de 2020, en 10 decibelios la contaminación acústica producida por el tráfico rodado.
- En el ámbito de la contaminación visual, carece de sentido que se apruebe una normativa extraordinariamente restrictiva y controladora a la hora de supervisar intervenciones arquitectónicas y, al mismo tiempo, que exista una inexplicable pasividad a la hora de cuidar la calidad ambiental de



nuestras ciudades cuando se ven gravemente afectadas por este tipo de instalaciones y los gobiernos municipales no realizan actuación alguna para impedirlo.

Por ello, formulamos Sugerencia a los ayuntamientos para que, ya sea en las propias normas del planeamiento y/o a través de las ordenanzas, según se considere más oportuno, se incluyan normas para impedir y suprimir el daño ya causado en el medio ambiente urbano y/o en el patrimonio histórico de nuestras ciudades.

En este sentido, no se puede obviar que la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, preocupada por la contaminación visual existente en nuestro patrimonio, contiene varias normas destinadas a su "descontaminación visual". A la vista de ello, hemos formulado Recordatorio del deber legal de que los Ayuntamientos y las empresas privadas observen estos preceptos.

Por último, queremos hacer mención a los déficits democráticos que hemos verificado, que han estado, y siguen estando, presentes en la toma de decisiones del modelo de ciudad: la ausencia de la perspectiva de género a la hora de afrontar estas políticas y la escasa, casi nula, participación de la ciudadanía en la implantación y diseño del modelo de ciudad.

Por ello, hemos propuesto que en el marco jurídico establecido por los arts. 9 y 14 CE; 15, 16, 35, 73, 105.2, 114 y 208 del Estatuto de Autonomía para Andalucía y sus normas de desarrollo, singularmente la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, se dicten cuantas medidas sean necesarias para garantizar la participación de la mujer y la presencia de la perspectiva de género en el planeamiento urbanístico, las estrategias de movilidad y las distintas políticas sectoriales que incidan en la configuración de las ciudades.

Finalmente, en lo que concierne a la participación de la ciudadanía en la implantación y diseño de los espacios peatonales, hemos sugerido que, desde los Ayuntamientos, se adopten posiciones reales de «open government» destinadas a facilitar la participación y codecisión, que debe descansar, sin perjuicio de otras vías de participación, en dos pilares imprescindibles: un escenario de «government 2.0» que facilite la participación de las redes sociales y un compromiso claro con el «open data», que permita poner a disposición de la ciudadanía toda la información que los gobiernos locales posean sobre movilidad, itinerarios peatonales, espacios públicos, localización, mobiliario urbano, políticas de medio ambiente, etc.

CAPÍTULO I. XII. URBANISMO Y OBRAS PÚBLICAS

01.XII.2.2.1 Obras Públicas

...

Por parte de la Alcaldía-Presidencia del municipio sevillano de Carrión de los Céspedes se planteó la queja 13/5716 relacionada con el corte de la carretera autonómica A-8153 al paso de la vía férrea por dicha localidad. Esta situación se perpetuaba desde el año 2000 sin que, pasados más de trece años, se hubiera subsanado esta anomalía a pesar de las constantes demandas en tal sentido por parte municipal.

Ello determinaba que, siempre a juicio municipal, el tráfico que soportaba esta carretera, cuyo mantenimiento y conservación era competencia de la Administración autonómica, debía transcurrir por vías urbanas no adecuadas para tan intenso tráfico, singularmente de vehículos pesados. Con la consecuencia añadida de que el coste de la reparación de los desperfectos ocasionados en las vías urbanas lo venía asumiendo el Ayuntamiento y que los vecinos debían soportar las molestias y



peligrosidad que se derivaba de dicho aumento de tráfico en una vía urbana no adecuada para ello.

La Dirección General de Infraestructuras, de la Consejería de Fomento y Vivienda, nos comunicó que en mayo de 2011 se licitó la redacción de un Estudio de Viabilidad de Variante. Sin embargo, tal Estudio, en fase de tramitación, debido a la situación económica, no estaba contemplado en la programación de actuaciones del ejercicio de 2014 de esa Dirección General.

Por ello, compartimos la conclusión de la Alcaldía de Carrión de los Céspedes de que, ante un problema que afectaba al municipio y del que la Administración titular de la carretera tenía plena conciencia de que debía afrontarse y buscar una solución, no se había realizado *“ni siquiera, un calendario de plazos en la realización de una inversión que solucione el problema”*. Tampoco había una previsión mínima de compromisos presupuestarios y plazos máximos garantizados.

Por todo ello, formulamos **Sugerencia** de que, por parte de esa Dirección General de Infraestructuras y mediante su inclusión en la programación de actuaciones que corresponda, se adquiriera el compromiso de impulsar la tramitación del estudio informativo “Variante de Carrión de los Céspedes y Castilleja del Campo en la carretera A-8153” y, de acuerdo con sus conclusiones, se aprobara el correspondiente Proyecto determinando los plazos de ejecución necesarios. Todo ello con la finalidad de que los municipios afectados y todos los usuarios de la carretera en general pudieran conocer que se estaban dando los pasos precisos en la solución del problema que venía afectándoles desde hacía tantos años.

La respuesta de la Dirección General de Infraestructuras entendimos que suponía la aceptación de la resolución formulada, dado que se indican actuaciones tendentes a la aprobación y ejecución del proyecto de variante que, desde hace tantos años, se demandaba, por lo que consideramos que no eran necesarias nuevas gestiones por parte de esta Institución, ello sin perjuicio de insistir en que se incluyera la ejecución de este proyecto en el próximo ejercicio presupuestario.

...